DIE FLUG-SCHEIBEN DES ANDREAS EPP

von Hans-Joachim Ehlers, Sauerlach

Das ist ein typisch deutsches Erfinder-Schicksal. Alle dazugehörigen Elemente sind vorhanden: Ein genialer Erfinder, eine Umwelt, die seine Erfindung nur solange ernst nimmt, solange sie glaubt, sich damit aus einer aussichtslosen Lage befreien zu können, und die Herren aus den Forschungsabteilungen der Industrie und der Ministerien, die den Erfinder entweder nicht ernst nehmen oder ihn solange auf Distanz halten, bis er endgültig scheitert. Die Rede ist von Andreas Epp aus Rosenheim in Oberbayern. Seine Erfindung: eine Flugscheibe, die es unter Göring zur „V3" brachte, der berühmten „Wunderwaffe" und für die sich nach dem Krieg niemand mehr so richtig interessierte, nachdem es Andreas Epp abgelehnt hatte, mit Wernher von Braun nach Amerika zu gehen. Dabei hätte die Eppsche Flugscheibe die Raumfahrt revolutionieren können.

Natürlich gehört auch bei diesem typisch deutschen Erfinder-Schicksal eine gehörige Portion Eigenverschulden dazu, bestehend aus Ungeschicklichkeiten, Unwissenheit und vielleicht auch ein bißchen zuviel Eigenbrödelei.

Vielleicht ist dieser Bericht der letzte Versuch, eine Idee zu retten, bzw. nutzbar zu machen, ehe sie von anderen überholt wird. Das Thema Flugscheiben wird raum&zeit nämlich noch öfter beschäftigen. Allerdings nicht in der Art der dümmlichen Ufo-Berichterstattung, sondern als Beschreibung technischer Möglichkeiten, die heute bereits existieren und die weiterzuverfolgen sich lohnt, sofern man bereit ist, nicht nur Raketen als Transport-Mittel ins All anzuerkennen, sondern eben auch Flugscheiben. Und hier scheint Andreas Epp der Pionier, zumindest in Deutschland, zu sein.

Andreas Epp, der heute weitgehend unbekannt in Rosenheim am Rande des Existenzminimums lebt, ist 79 Jahre alt. Zwar wird er ab und an von Journalisten aufgesucht, die von ihm und seinen Flugscheiben gehört haben. Aber was sie dann berichten, ist entweder Ufo- oder „Wunderwaffen"-Unfug. Den Kern der Eppschen Erfindung, nämlich die Revolutionierung der Raumfahrt, haben die wenigsten begriffen.

Die Geschichte von Andreas Epp ist schnell erzählt:

Schon als Kind träumte er von Flugzeugen, schlich sich als Zehnjähriger bei einer Hamburger Flugschau durch den Zaun in den Hangar und setzte sich in die Pilotenkabine eines Flugzeuges. Dort fischte ihn Ernst Udet, die Fliegerlegende des 1. und 2. Weltkrieges, heraus und versohlte ihm den Hintern.

Das Bierdeckel-Phänomen

Das tat aber der Liebe zum Flugzeug keinen Abbruch. Andreas Epp beobachtete die Möwen, führte „Tests" mit Papierfliegern durch und studierte immer wieder die Aerodynamik. Es gab keine Flugschau in Deutschland, die der junge, heranwachsende Epp nicht besucht hätte. Als er alt genug ist, um auch einmal ein Wirtshaus zu besuchen, läßt ihn die Frage nicht mehr los, warum ein Bierdeckel, der viel schwerer als ein Papierflieger ist, so scheinbar mühelos durch den Raum fliegen kann.

Ihm wird klar, daß er mehr theoretisches und praktisches Wissen benötigt. Er meldet sich 1936 freiwillig zur Luftwaffe, verpflichtet sich für zwölf Jahre und absolviert dafür eine gründliche Ausbildung zum Flugzeugtechniker. 1940 schließt er die Ausbildung mit einem Examen als flugzeugtechnischer Lehrer ab.

In einem Rüstungsbetrieb in Stade fällt Andreas Epp dadurch auf, daß er ausgezeichnete Verbesserungsvorschläge zu Leit- und Fahrwerken, Ruderflächen und Kraftstoff-Meßgeräten einbringt, die allesamt verwirklicht werden. Heimlich bastelt er nebenbei an der Umsetzung seiner Flugscheiben-Idee. Mit Wissen des Schulleiters entwirft er sein erstes Modell, eine Flugscheibe von 60 Zentimeter Durchmesser. Die Idee: Ein Ring von kleinen Hubflächen rotiert um einen runden Flugkörper. So etwas hatte es in der Fluggeschichte noch nicht gegeben. Natürlich wurde er verspottet und als Spinner verlacht. Nur dem Umstand, daß inzwischen Krieg herrschte, hatte es Andreas Epp wohl zu verdanken, daß seine „Spinnerei" zumindest überprüft wurde. Das Reichsluftfahrt-Ministerium, dem er seine Pläne eingeschickt hatte, beauftragte ihn, ein flugfähiges Modell zu konstruieren.

Die erste funktionierende Flugscheibe der Welt

1941 ist das erste Modell fertig. Ein historisches Ereignis spielte sich dann auf dem Gelände der fliegertechnischen Schule ab. Daß dieses Ereignis weitgehend unbekannt blieb, hing damit zusammen, daß es sich auf einem streng abgeschirmten Gelände ereignete: Andreas Epp startete mit einem Luftheuler, wie sie heute noch zu Silvester verwendet werden, den Außenring seiner Flugscheibe. Der Luftheuler diente sozusagen als Düsenantrieb. Das Unglaubliche geschah: Epp startete das Modell von Hand während der Außenring, angetrieben vom Luftheuler, rotierte. In dem Augenblick, in dem er das Modell losließ, schoß es etwa 30 Meter hoch, neigte sich etwas und sauste dann in Windrichtung davon. Das war die erste funktionierende Flugscheibe, die startete! Vermutlich die erste funktionierende Flugscheibe der Welt.

Andreas Epp packte Modell samt Konstruktionsplänen und einer Handvoll Luftheuler in eine Kiste und sandte sie ans Reichsluftfahrtministerium zu Ernst Udet, der inzwischen General geworden war. Udet ließ die Flugscheibe in der Forschungsanstalt Peenemünde überprüfen.

Was nun kommt, ist schwierig zu verifizieren. Angeblich soll Göring, der oberste Luftwaffenchef, angeordnet haben, die Eppsche Idee weiter zu entwickeln, da seine Luftwaffe 1941 über England arg ins Hintertreffen geraten war. So soll in

FLUG-SCHEIBEN

den Jahren 1942 bis 1945 die Entwicklung von zwei verschiedenen Typen von Flugscheiben vorangetrieben worden sein: Die Konstrukteure Rudolf Schriever und Otto Habermohl entwickelten die Eppsche Version weiter, die in der Endphase aus einer rotierenden Scheibe mit etwa acht Metern Durchmesser um den festen Pilotensitz bestanden haben soll. Die Konstrukteure Miethe und Belonzo sollen eine ferngelenkte Flugscheibe mit 42 Metern Durchmesser parallel dazu entwickelt haben. Diese Flugscheibe sollte mit atomaren Sprengköpfen ausgestattet werden und New York bombadieren.

War die Flugscheibe die „V3" ?

Göring soll eine Versuchsreihe von 15 Typen angeordnet haben, die alle unter der Bezeichnung „V3" gelaufen sein sollen. Die technische Oberaufsicht dieser Flugscheiben-Entwicklungen soll in Peenemünde gewesen sein. Am 14. Februar 1944 soll die Flugscheibe der Konstrukteure Schriever und Habermohl von Testpilot Joachim Roehlike mit einer Steiggeschwindigkeit von 800 Metern in der Minute geflogen worden sein. Kurz darauf habe die Flugscheibe eine horizontale Geschwindigkeit von 2.200 Kilometern pro Stunde erreicht.

Die „Wunderwaffe V3" kam jedenfalls nicht mehr zum Einsatz, Peenemünde wurde 1944 bombardiert und die Verlagerung nach Prag brachte auch nichts mehr, denn ehe die Flugscheiben einsatzbereit waren, hatten die Amerikaner und Russen Prag besetzt.

Ein Erfinder gibt nicht auf

Nach dem Krieg bastelt Epp an seiner Flugscheiben-Idee heimlich weiter. Heimlich deshalb, weil es nach einer Bestimmung des Alliierten Kontrollrats ausdrücklich verboten war, Flugzeuge zu konstruieren und entsprechende Modelle anzufertigen, die für militärische Zwecke verwendbar sind.

Im zerstörten Hamburg von 1946 baut er ein zweites Modell der fliegenden Scheibe. Als Antrieb dient der Motor eines kleinen Tischventilators. Die Modelle können – wegen der Kontrollrats-Bestimmung – nur in geschlossenen Räumen oder als Fesselflug getestet werden. Trotz primitivster Forschungsmöglichkeiten und trotz ärmlichster Verhältnisse (Andreas Epp lebt von 1,22 DM Arbeitslosenunterstützung pro Woche) gelingt es ihm, ein verbessertes Modell seines Flugrings zu verwirklichen. Den „Flugring 1946".

In den kommenden Jahren entwickelt er einen Deltaflügler und führt ein 175 Zentimeter langes Modell in der Öffentlichkeit vor. Das Modell, das unter Anwesenheit von Presse und Wochenschau in Hamburg-Fuhlsbüttel startet, erreicht eine Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern. Nach den Berechnungen Epps könnte sein Delta-Flugzeug in der Endphase 2.000 Stundenkilometer erreichen. Die Modell-Vorführung in Fuhlsbüttel wird ein Publicity-Erfolg. Doch nach dem Motto: „Was es alles gibt", wird Epps bahnbrechende Forschung nicht erkannt. Niemand aus der Industrie interessiert sich ernsthaft für ihn. Die Fachwelt horcht zwar kurz auf, aber auch schnell wieder weg.

Patent für „Omega Diskus 39/58"

Unermüdlich, um nicht zu sagen besessen von seiner Idee, arbeitet Epp weiter. 1958 entwickelt er den „Omega Diskus 39/58", den er auch zum Patent anmeldet (Nr. E 15 759 XI/62 b.) Das Geld dafür verdient er sich als Schiffsreiniger und Schweißer in Bremerhaven. Durch seine Pressevorführung des Delta-Flugzeuges in Fuhlsbüttel war er in der Publikums- und Fachpresse etwas bekannt geworden. Eine Firma aus England stellte ihm kostenlos zehn Motoren für seine Modelle zur Verfügung, fast 300 Zeitungen und Zeitschriften berichteten über seinen Omega Diskus.

In der irrigen Annahme, mit seiner Idee, einer Flugscheibe, kurz vor dem Durchbruch zu stehen, wird Epp mutig. Er beginnt mit dem Bau eines Modells seiner Flugscheibe Omega mit zehn Metern Durchmesser. Zur ausreichenden Finanzierung plant er, sein Flugscheiben-Modell in München auf der ersten Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) 1965 auszustellen. Dazu wählt er den reißerischen Titel „Die erste fliegende Untertasse der Welt".

Alles scheitert an 50.000 DM

Zur Realisierung des flugfähigen Modells hätte Andreas Epp etwa 50.000 DM benötigt. Die Presse betrachtete schon lange im Vorfeld der IVA die Eppsche Flugscheibe als die Sensation. Angeblich gab es auch einen Sponsor aus Süddeutschland, der bereit war, die 50.000 DM

Peenemünder bitte melden!

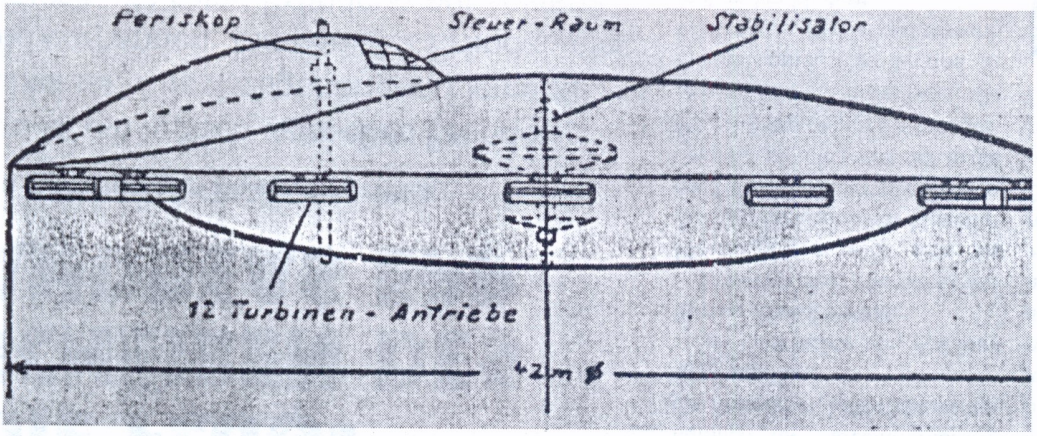
Forschungsgemeinschaft geplant

Wissenschaftler und interessierte Freunde von Andreas Epp planen die Gründung einer Forschungsgemeinschaft zur Entwicklung unkonventioneller Flugkörper und Triebwerke. Es ist an die Gründung einer GmbH gedacht.

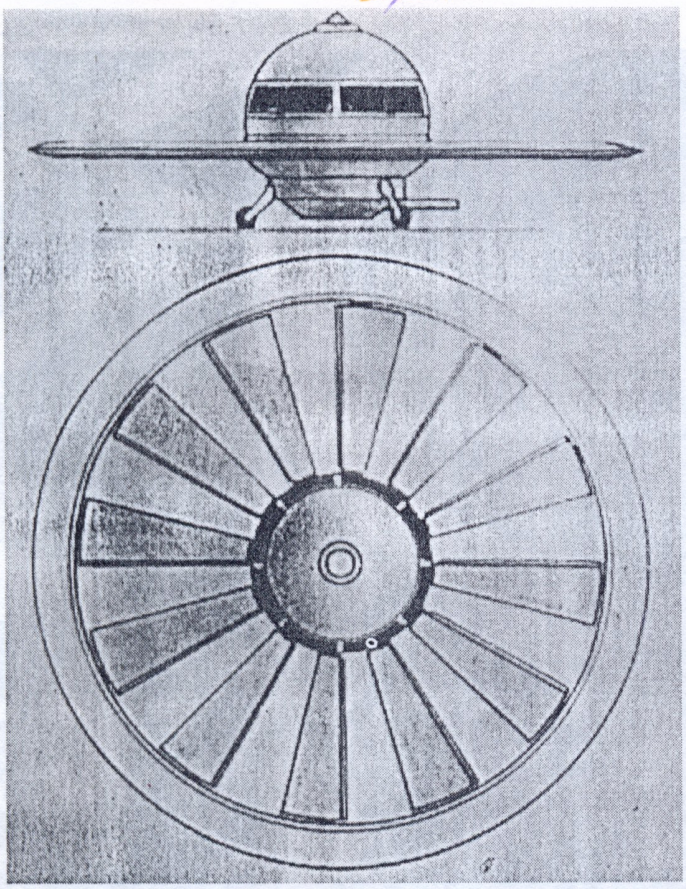
Ehemalige Techniker, die in den Jahren 1939 bis 1945 in Peenemünde oder Prag tätig waren, können sich bei raum&zeit melden. Gesucht sind außerdem Personen, die Kenntnisse über das Projekt Flugkreisel V7/ JAE haben und über entsprechende Konstruktionen verfügen.

Wer an den genannten Projekten gern mitarbeiten möchte, kann sich unter Stichwort „Peenemünde" wenden an:

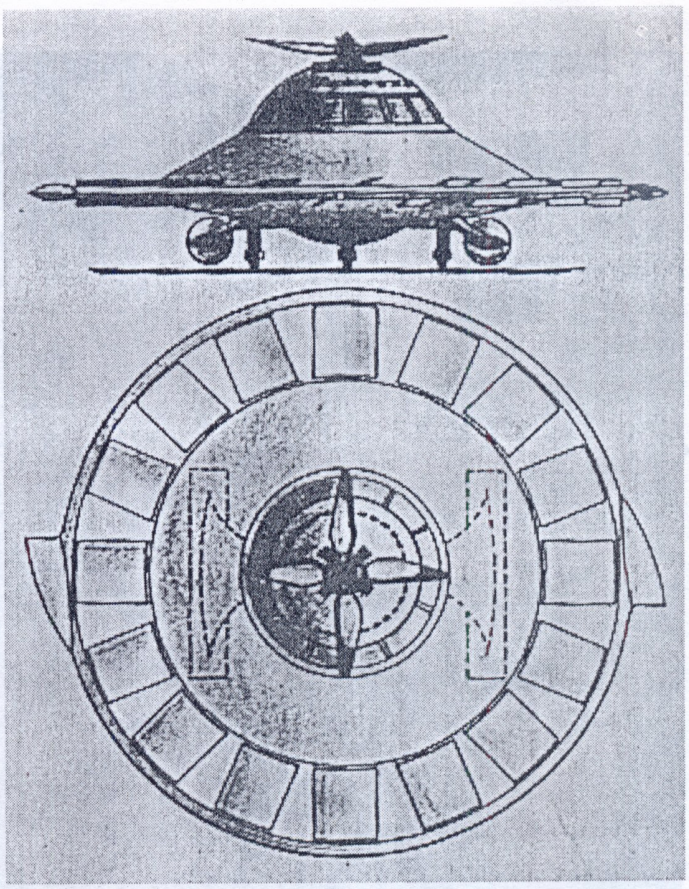
EHLERS Verlag GmbH, Daimler Straße 5, 82954 Sauerlach, Tel. 08104/2269, Fax. 08104/2127.



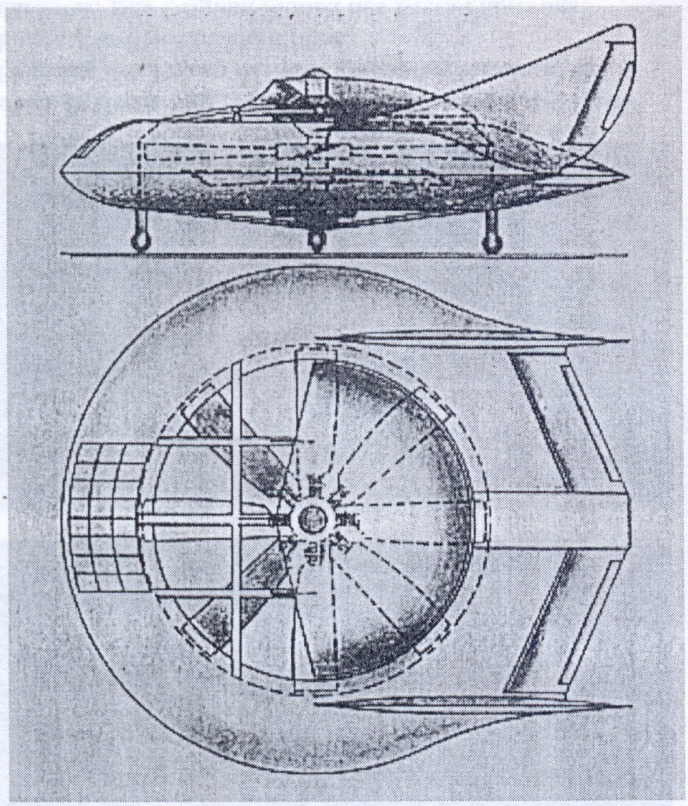
Die ferngelenkte, unbemannte Flugscheibe der Konstrukteure Miethe und Belonzo. Sie sollte auf einem Leitstrahl bis nach Amerika fliegen. Durchmesser der Flugscheibe 42 Meter. Bei einem Probeflug nach Norwegen soll das Gerät abgestürzt sein.



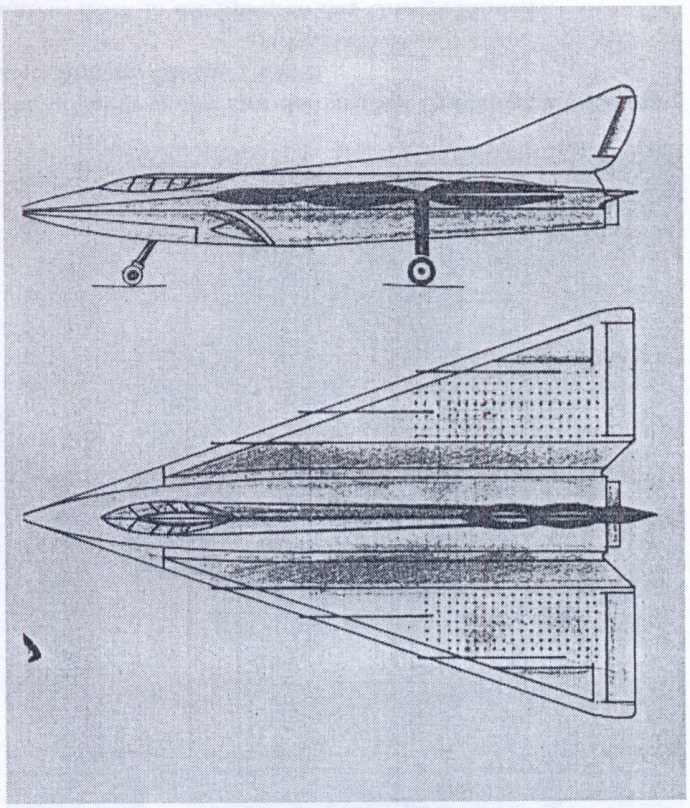
Die von Schriever/Habermohl entwickelte Flugscheibe, die angeblich 1944 geflogen sein soll. Ein Hubring umgibt eine feststehende Pilotenkanzel. Ausgerüstet mit Bordwaffen von Rhein-Metall soll dieses Gerät, auch „V3" genannt, erfolgreiche Einsätze gegen angloamerikanische Bomber geflogen sein.



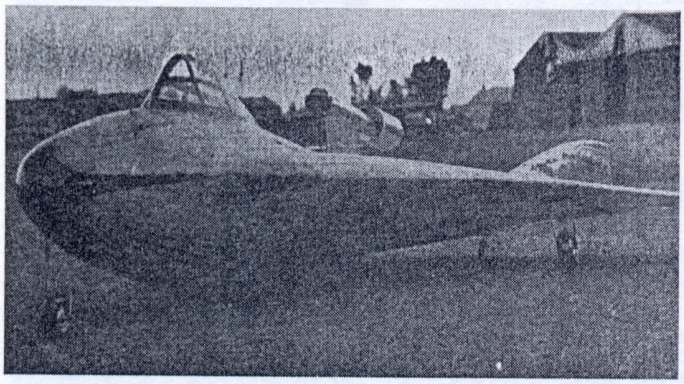
Die von Andreas Epp 1941 entwickelte und an das Reichsluftfahrtamt geschickte Version einer Flugscheibe, die später in Peenemünde weiterentwickelt wurde.



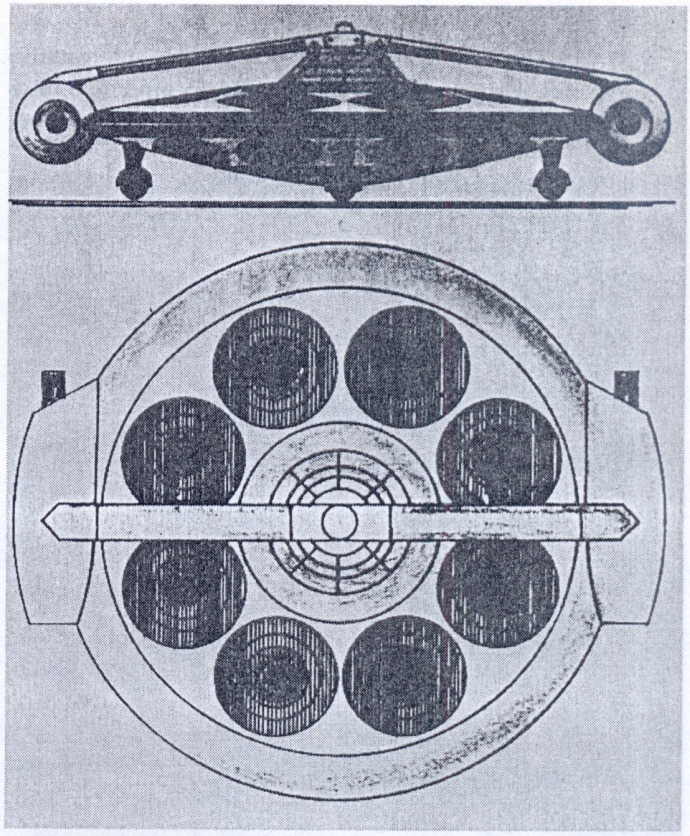
Der „Flugring 1946", den Andreas Epp unter schwierigsten Bedingungen im zerstörten Hamburg 1946 konstruierte.



Das von Epp entwickelte Delta-Flugzeug, mit dem er zum ersten Mal die Öffentlichkeit auf sich aufmerksam machen konnte.

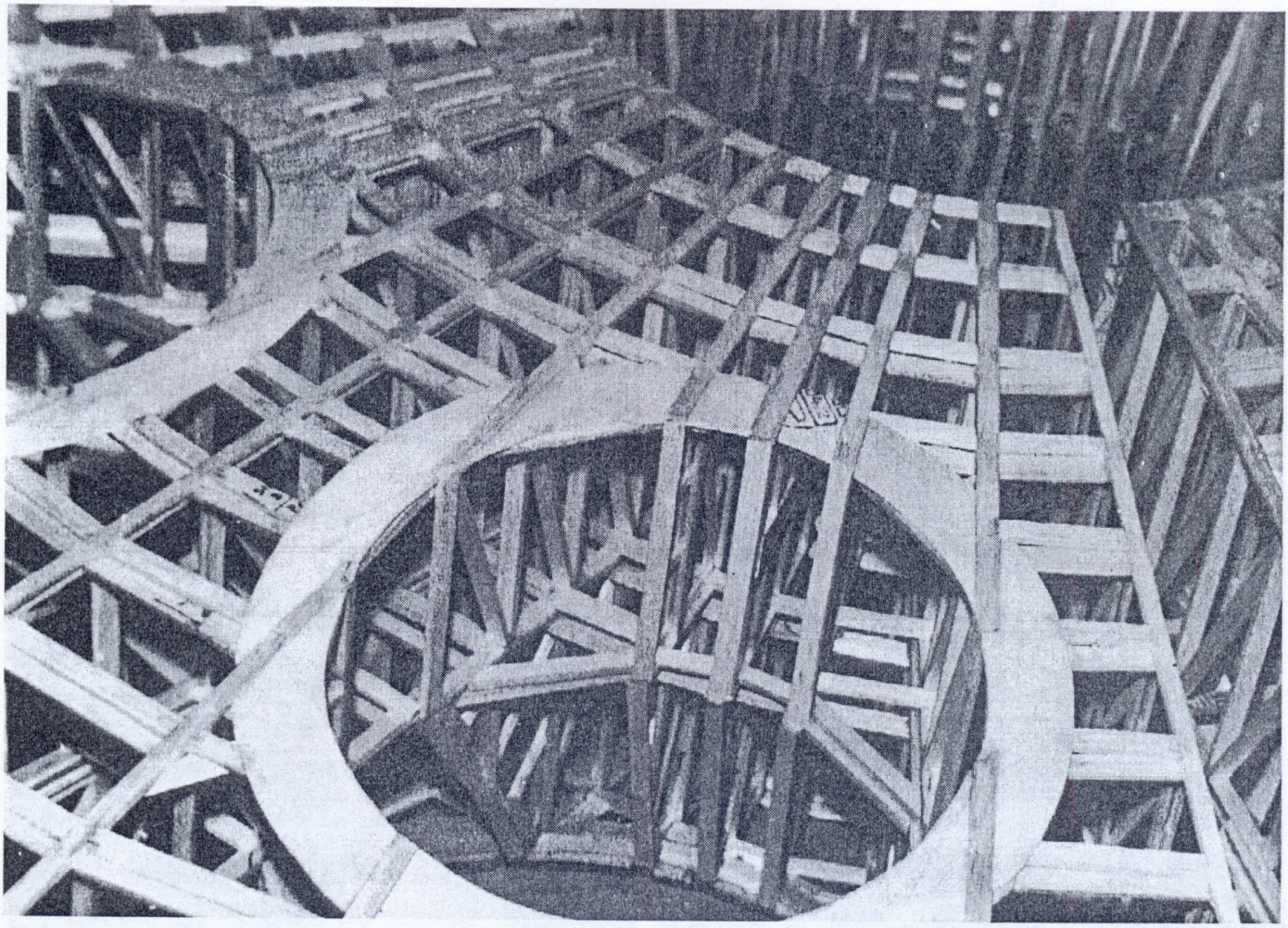


oben: Andreas Epp (zweiter von links) erklärt das Delta-Flugzeug der Presse auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Die Wochenschau filmt.
darunter: Das Original-Modell des Delta-Flugzeugs.



oben: Damit wollte Epp den großen Durchbruch erzielen: Der „Omega-Diskus", 1958.

unten: Blick in die Spanten des Omega-Modells.



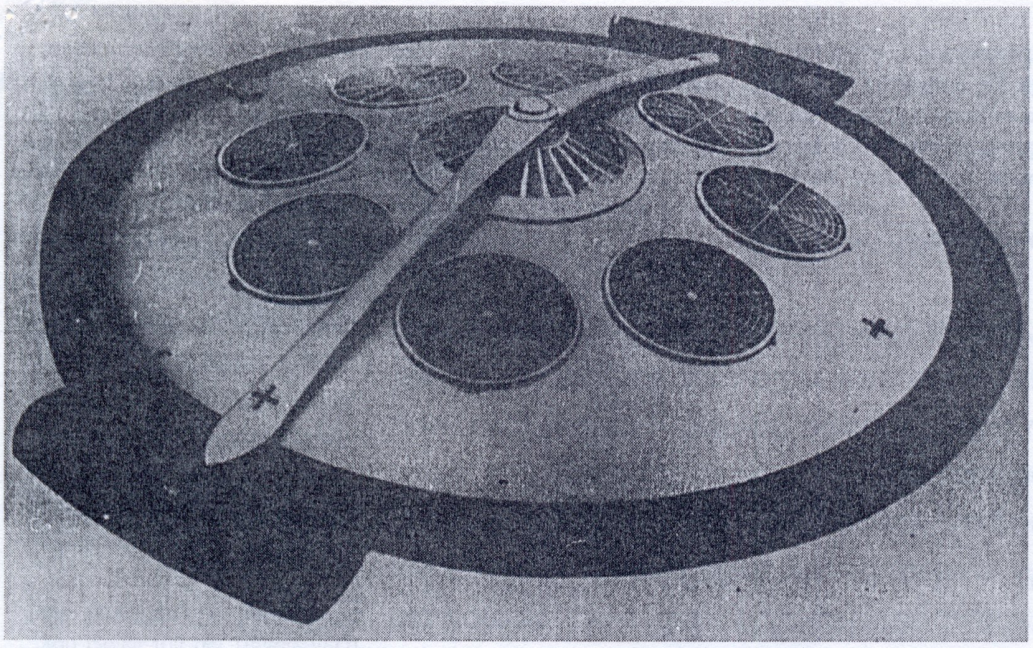
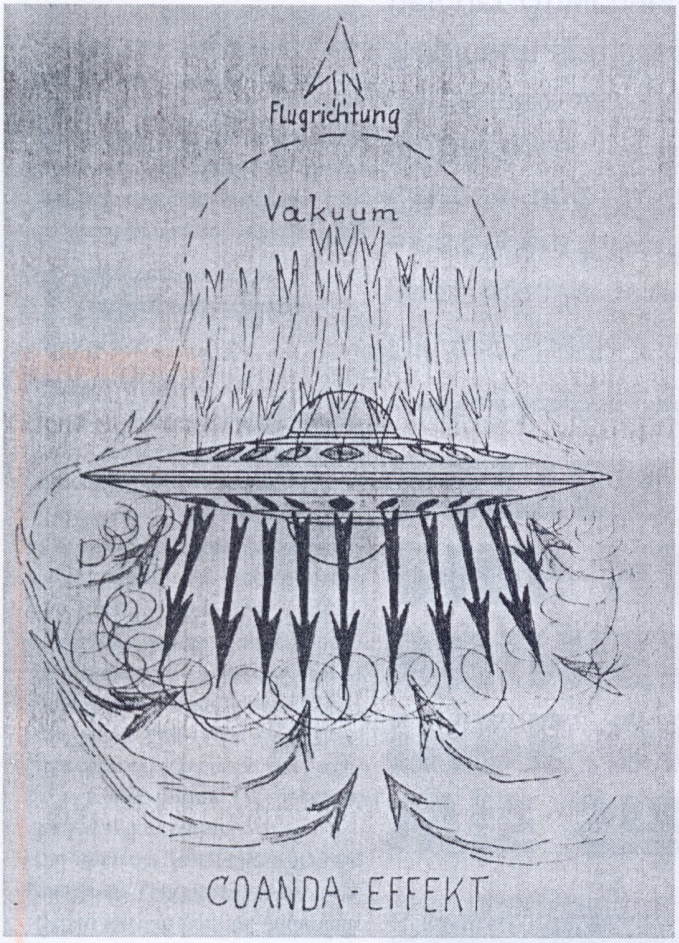
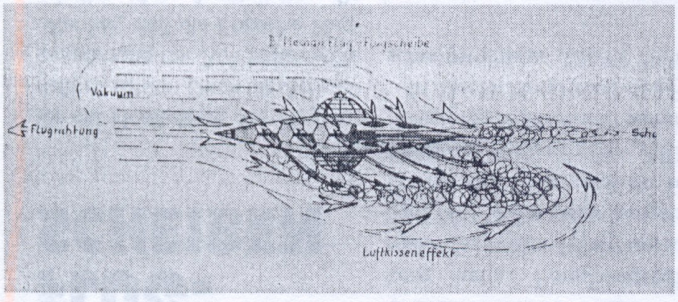


Foto eines „Omega-Diskus"-Modells. Ein Modell mit zehn Metern Durchmesser sollte auf der ersten Internationalen Verkehrsausstellung in München 1965 starten. Doch dazu kam es nicht. Es fehlte an 50.000 DM.





Mitte und unten: So stellte sich Epp die aerodynamischen Kräfte an seiner Omega-Flugscheibe vor. (Coanda-Effekt).

BELL Aircraft CORPORATION
POST OFFICE BOX ONE
BUFFALO 5, N.Y.

DR. WALTER R. DORNBERGER
TECHNICAL ASSISTANT
TO THE PRESIDENT

22. August 1958

Herrn J. Andreas Epp
Bremerhaven-H
Hannastrasse 15

Sehr geehrter Herr Epp:

Im Nachgang zu meinem Schreiben vom 13. d.s. Mts. moechte ich Ihnen mitteilen, dass ich bereits am 4. September in Bremerhaven sein werde, da ich am 5. an einer Tagung der deutschen Arbeitsgemeinschaft fuer Raketentechnik in Bremen teilnehme.

Mit vorzueglicher Hochachtung

Dr. Walter R. Dornberger

WRD:gb

Andreas Epp Anfang der 60er Jahre.

Die Mitteilung des Ex-Generals Dornberger, daß er an einer Tagung der deutschen Arbeitsgemeinschaft für Raketentechnik teilnimmt. Für die Flugscheiben-Technik bestand schon 1958 kein Interesse mehr. Eine verhängnisvolle Fehlentscheidung.

FLUG-SCHEIBEN

für die Herstellung des Flugmodells zu stiften. Doch die Ausstellungsleitung der IVA befürchtete offenbar, daß die Eppsche Flugscheibe der Ausstellung die Schau stehlen könnte. Jedenfalls wurde die Geldübergabe an Epp, die über die Ausstellungsleitung laufen sollte, verhindert.

Wie auch immer: Der geplante Durchbruch scheiterte, der Omega Diskus flog nicht. Zwar meldete sich – aufmerksam geworden durch die Pressemeldungen – ein ehemaliger Peenemünder bei Epp: Der damalige militärische Leiter der Heeresanstalt Peenemünde, der inzwischen Technical Assistent bei Bell Aircraft Corporation in Buffalo N.Y. geworden war. Doch es blieb bei einem unverbindlichen „Hello".

NASA-Fehlentscheidung: Raketentechnik

In Amerika waren von den Peenemünde-Leuten unter der Leitung von Wernher von Braun längst die Weichen in Richtung Raketenantrieb bei der Weltraumfahrt gestellt worden. Da störte die Idee einer Flugscheibe. Inzwischen hatte die NASA Milliarden von Dollar mit der Raketentechnik verbraten. Da konnte man 1965 schlecht sagen, Irrtum, Flugscheiben wären eigentlich effektiver. (Aus dem gleichen Grund bekommt Professor Duesberg keine Forschungsgelder mehr. Schließlich kann man nicht 500.000 Dollar dafür ausgeben, um nachzuweisen, daß die zehn Milliarden Dollar in der „AIDS"-Forschung fehlinvestiert waren.)

In Deutschland hieß der Forschungsminister damals Stoltenberg. Er war genauso industriehörig wie seine Nachfolger. Nur was Siemens und andere Konzerne für forschungswürdig hielten, wurde erforscht. Ein kleiner Andreas Epp mit seiner Flugscheiben-Idee erhielt von Stoltenberg eine höfliche aber bestimmte Absage. Auch in Deutschland setzte man inzwischen auf Raketenantrieb bei den Plänen zur Raumfahrt.

Daß die Entscheidung der NASA, veranlaßt von Wernher von Braun, bei der Raumfahrt ausschließlich auf Raketen zu setzen und alle anderen Techniken zu vernachlässigen, eine verhängnisvolle Fehlentscheidung war, wird schon die nahe Zukunft zeigen. Die Zukunft der Raumfahrt gehört der Flugscheibe. Und Andreas Epp ist ihr Pionier.

Die moderne Naturwissenschaft gleicht immer mehr einer Wissenschaft von der Malerei, die bei ihrer Forschung Farbe und Form wegläßt, um durch diese Vereinfachung das Forschungsobjekt besser überblicken zu können.

Max Thürkauf

Chemie-Gifte

WIE SIE MIT KOSMETIK IHRE GESUNDHEIT RUINIEREN ODER WIE SIE IHRE HAUT DOCH NOCH RETTEN KÖNNEN

von Hans-Joachim Ehlers, Sauerlach

Die wachsende Zahl von Allergien, Hauterkrankungen und sonstige ernsthafte Schädigungen der Haut haben möglicherweise noch eine andere Ursache: Die Kosmetika aus den Giftküchen der Chemie- und Pharma-Industrie. Die milliardenschwere Kosmetik-Industrie, die Schönheit und ewige Jugend in ihrer durch nichts zu unterbietenden Werbung verspricht, rührt in Wirklichkeit in ihre Töpfchen und Tiegelchen chemische Gifte, die Haut und Gesundheit der Anwender auf das Gröbste schädigen. Zu dieser Erkenntnis kommt einer der profiliertesten Insider der Branche, der Chemiker Dr. Michael Babor aus München. Welche haut- und gesundheitsschädigenden Gifte die Kosmetik-Industrie zusammenrührt, um sie anschließend als „hautbelebend", „jugendliche Frische erzeugend", „faltenhemmend" und was der betrügerischen Werbe-Behauptungen mehr sind, zu verkaufen, darüber hat sich raum&zeit von Dr. Michael Babor aufklären lassen.

Gift und Allergie in der Kosmetik

Aus vielen seiner Veröffentlichungen zitieren wir die Aufklärungsschrift „Gift und Allergie in der Kosmetik". Er leitet mit folgenden Sätzen ein:

Ich sehe mich leider gezwungen, die kosmetische Öffentlichkeit mit einem Problem zu belasten, das eigentlich in einer Sparte, die sich mit Schönheit, Gesundheit, Wohlbefinden und verlängerter Jugend befaßt, gar nicht anzusprechen wäre. Es handelt sich um die Verwendung stärkster Giftstoffe in Cremes, Salben, Zahnpasten, Pudern, auch Baby-Pudern,